

А. И. Макаревич

Тверской государственной университет, 2 курс, магистратура

Научный руководитель: к.ф.н. С. Ю. Воскресенская

РЕГУЛЯТИВНЫЕ ТЕКСТЫ ПДД РОССИИ И США В КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ

Для понимания того, как водители интерпретируют правила, необходимо рассмотреть дорожное пространство как целостную знаковую среду. По утверждению Ю.М. Лотмана, «семиосфера – это то семиотическое пространство, вне которого невозможно самое существование семиозиса» [Лотман 1996: 165]. Следовательно, дорожные знаки функционируют и обретают значение только внутри дорожной семиосферы, определяя логику поведения всех участников движения.

Фундаментом для современных правил в большинстве стран мира, включая Россию, стала Венская конвенция 1968 года. Она заложила принципы единообразия дорожного кода на международном уровне. Сегодня мы работаем с Постановлением Правительства РФ №1090 «О Правилах дорожного движения» 1993 г., которое представляет собой строгий юридический документ.

Ситуация в США принципиально иная. Американская правовая система традиционно более децентрализована. Еще в 1926 году был разработан Uniform Vehicle Code – это своего рода эталонный кодекс, который штаты используют как основу, но не как прямое руководство. США не имеет единого федерального документа ПДД: каждый штат издает собственное руководство (Driver's Handbook). Именно эта автономия штатов позволила американскому дорожному дискурсу ориентироваться на пользователя, а не только на букву закона. Различие формулировок приведено в таблице 1.

Таблица 1

Uniform vehicle code: Right of way. The right of one vehicle or pedestrian to proceed in a lawful manner in preference to another vehicle or pedestrian approaching under such circumstances of direction, speed and proximity as to give rise to danger of collision unless one grants precedence to the other.	Handbooks: CA: Helps determine who is allowed to go first in situations where vehicles, pedestrians, and cyclists meet on the road. NY: The right-of-way rules help resolve these conflicts. They tell you who goes first and who must wait in different conditions. FL: Right-of-way rules tell you who goes first and who must wait in different conditions.
--	--

Согласно Дж. Остину, для того чтобы определенный речевой акт был успешно осуществлен, «должна существовать принятая конвенциональная процедура, имеющая определенный конвенциональный эффект, и данная процедура должна включать употребление определенных слов при определенных обстоятельствах» [Остин 1999: 26]. Настоящее исследование фокусируется не на абстрактных юридических формализмах, а на текстах,

которые непосредственно регулируют поведение участников дорожного движения.

Лингво-семиотический анализ нормативных текстов позволяет выделить явные дискурсивные стратегии – такие как алгоритмизация действий, превентивное инструктирование и снижение когнитивной нагрузки, которые в российском тексте остаются имплицитными или полностью отсутствуют.

С точки зрения теории речевых актов, как российские, так и американские правила представляют собой совокупность директив. Согласно определению Дж. Серля, «иллокутивная направленность этих актов состоит в том, что они представляют собой попытки [...] со стороны говорящего добиться того, чтобы слушающий совершил нечто» [Серль 1986: 182].

В ПДД РФ преобладают абстрактные отглагольные существительные, фиксирующие правовой статус действий: «*При дорожно-транспортном происшествии водитель... обязан немедленно остановить... включить аварийную сигнализацию и выставить знак... не перемещать предметы...*» [ПДД РФ 2026: 14].

В противовес этому, в американском Driver's Handbook описание строится через цепочку простых предикатов: «*You must stop. Someone could be injured and need your help... Call 911 right away... Move your vehicle out of traffic...*» [СН 2025: 45].

Грамматика анализируемых отрывков демонстрирует разницу между объектным и субъектным подходами. В ПДД РФ используется безличная модальность долженствования, где субъектом выступает обобщенный «водитель». Текст синтаксически сжат и перегружен причастными оборотами: «*...предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры...*» [ПДД РФ 2026: 15].

Такая структура дистанцирует адресата, превращая текст в протокольную форму. В американском пособии, напротив, доминирует адресованность, выраженная через местоимение «You» и императивные формы глаголов. Г.П. Грушевицкая отмечает: «Американцы избегают формальных кодов поведения, титулов, почтительности и ритуальных манер во взаимодействии с другими. Они предпочитают прямое обращение к собеседнику по имени и стараются не делать половых различий в стиле вербального общения» [Грушевицкая 2003: 138]. Так, текст представляется более простым для понимания, минимизирует дистанцию между правилом и исполнителем.

Правило о соблюдении безопасной дистанции между транспортными средствами описывается и в российском, и в американском пособиях. Согласно пункту 9.10 ПДД РФ: «*Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения...*» [ПДД РФ 2026: 26]. Использование относительного прилагательного «такую» в связке с сослагательным наклонением «позволила бы» перекладывает задачу по определению конкретных параметров безопасности исключительно на субъективный опыт водителя. Этот текст не дает

конкретного решения для ситуации, оставаясь в рамках юридической ответственности.

Напротив, в Driver's Handbook абстрактная категория «безопасная дистанция» заменяется прикладным алгоритмом, имеющим собственную инструкцию – «Three-second rule». *«Three-second rule is a driving rule that helps you estimate how closely you should follow... count three seconds. If you pass the same point before you finish counting, you are following too closely»* [СН 2025: 90]. Так, правила ПДД США стремятся минимизировать когнитивную нагрузку на адресата через введение подробных алгоритмов действий, в то время как ПДД РФ требуют от участника движения самостоятельной интерпретации и понимания правил.

Особого внимания заслуживает выражение запретов. В ПДД РФ запрет на обгон и опережение сформулирован через тяжеловесные перечисления условий: *«Запрещается выполнять обгон и опережение транспортного средства с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом...»* [ПДД РФ 2026: 4]. Американский текст заменяет сложные юридические формулировки пространственными ориентирами и указанием на правовые последствия: *«It is against the law to follow within 300 feet... Failure to pull over may result in a ticket»* [СН 2025: 45]. Так, использование конкретных цифр и доступных терминов в тексте США делает правила безопасности дорожного движения прикладными и понятными, тогда как абстрактность формулировок ПДД РФ требует от участника движения высокого уровня теоретической подготовки.

В российских ПДД инструкции по управлению транспортным средством на скользкой дороге практически не прописаны в основном теле правил. Документ ограничивается общими требованиями к скорости и техническими предписаниями: *«...Запрещается эксплуатация транспортных средств... если на них не установлены зимние шины в зимний период... Зимние шины... должны быть установлены на все колеса»*. Российский код опирается на запретительную модальность и фиксацию материальных условий безопасности. Ситуация «скользкая дорога» маркируется соответствующим предупреждающим знаком, который, однако, не несет в себе алгоритма действий, перекладывая ответственность за принятие мер на «обстановку».

В противоположность этому, Driver's Handbook описывает не только метеорологические условия, но и конкретные действия в таких обстоятельствах. Текст не ограничивается констатацией факта скользкого покрытия, а предлагает детальный протокол предотвращения заноса: *«To prevent skidding: Slow down as you approach intersections... Shift to low gear before going down a steep hill... If you start to skid: 1. Slowly remove your foot from the accelerator. 2. Do not use the brakes. 3. Turn the steering wheel in the direction of the skid»* [СН 2025: 61]. Здесь наблюдается использование глаголов в повелительном наклонении. Такой текст функционирует как алгоритм, замещающий собой возможную панику водителя в экстренной ситуации. Текст США эксплицирует скрытые угрозы, которые в ПДД РФ подразумеваются как часть «водительского опыта» (например, обледенение мостов): *«Bridges and overpasses tend to freeze before the rest of the road... Shade*

from trees or buildings can hide icy spots» [СН 2025: 61]. Так, если российский дорожный код функционирует в системе «условие – запрет», то американский в системе «условие – действие – результат». Это вновь подтверждает тезис о том, что ПДД РФ требуют от водителя самостоятельного синтеза знаний, в то время как американское руководство предлагает готовые шаблоны для минимизации рисков.

Понятие опасной дистанции тоже различается. В российском коде используется ретроспективная логика: дистанция признается «неправильной» постфактум, если произошло столкновение. Текст не объясняет водителю, почему именно опасно прижиматься к впереди идущему автомобилю, ограничиваясь констатацией обязанности: *«Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения...»* [ПДД РФ 2026: 6].

Напротив, в американском руководстве раздел «Tailgating» носит выраженный разъяснительный характер: *«Tailgating makes it harder for you to see the road ahead because the vehicle in front of you blocks your view. You will not have enough time to react if the driver in front of you brakes suddenly»* [СН 2025: 90].

Лингвистически это выражается через использование каузальных связей («makes it harder... because...»). В отличие от ПДД РФ, где водитель представлен как объект правового принуждения, в тексте США он выступает как активный субъект, принимающий решения. Handbook предлагает конкретный сценарий действий даже в ситуации, когда правила нарушает другой участник движения: *«If a vehicle merges in front of you too closely, take your foot off the accelerator. This creates space... If a tailgater is behind you... merge right to change into another lane and allow the tailgater to pass»* [СН 2025: 90]. Здесь мы видим переход от регулятивной функции к стратегии разрешения конфликта. В то время как ПДД РФ не дают инструкций на случай агрессивного поведения других водителей, американский текст предписывает конкретный маневр для снижения риска столкновения.

Так, американский дорожный дискурс строится на принципах «защитного вождения», где вербальные инструкции направлены на предотвращение ошибки. Российский же дискурс сохраняет презумпцию идеального исполнителя, который должен знать норму априори, что делает текст менее эффективным в качестве обучающего инструмента для начинающих водителей.

Различие в дискурсивных стратегиях отчетливо проявляется в определении базового понятия «уступить дорогу». В ПДД РФ оно представлено через негативную дефиницию, фиксирующую запрещенные действия: *«Уступить дорогу (не создавать помех) – требование, означающее, что участник... не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, если это может вынудить других... изменить направление движения или скорость»* [ПДД РФ 2026: 2]. Российское определение строится как сложная юридическая конструкция, ориентированная на формальную фиксацию правонарушения. Семиотически термин «уступить» здесь представлен через пассивность (отсутствие движения).

Напротив, в Driver's Handbook дефиниция «Yield» основана на ситуативно-поведенческой модели: «*Yield means to wait for, slow down, and be ready to stop (if necessary) to allow other vehicles or pedestrians... to proceed*» [СН 2025: 12]. Используются глаголы в повелительном наклонении («wait», «slow down»), формирующие у водителя алгоритм подготовки к маневру. Так, американское определение содержит встроенный сценарий безопасности, тогда как российское требует от адресата высокого уровня абстрактного понимания для оценки потенциальной «помехи».

Любопытные различия выявлены при сравнении терминов «Right-of-way» и «Преимущество (приоритет)». Несмотря на их функциональную эквивалентность, лингвистическая репрезентация отражает противоположные стратегии. В ПДД РФ определение строится вокруг категории права: «*Преимущество (приоритет) – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения*» [ПДД РФ 2026: 2]. Это превращает дорогу в иерархическую систему, где участники наделены определенным статусом. Конструкция «в намеченном направлении»: акцент делается на том, что один участник может делать, не оглядываясь на других.

Напротив, дефиниция в Driver's Handbook фокусируется на урегулировании конфликта: «*Right-of-way – helps determine who is allowed to go first in situations where vehicles, pedestrians, and cyclists meet on the road*» [СН 2025: 12]. Текст не просто декларирует право одного, а объясняет, что это инструмент, помогающий определить порядок действий в группе.

Что касается правил перестроения, в ПДД РФ норма сформулирована предельно лаконично и фокусируется на установлении приоритета: «*При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. При одновременном перестроении... водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа*» [ПДД РФ 2026: 5]. Текст фиксирует иерархию участников в момент маневра, используя отглагольные существительные («перестроение», «изменение движения»). Водитель должен идентифицировать статус другого участника и соотнести его со своим.

В американском руководстве представляется развернутый сценарий: «*When you enter a highway, you will need to: Be in the proper lane... Be at or near the speed of traffic... Turn your head quickly to look over your shoulder... Check your blind spots...*» [СН 2025: 43]. Особого внимания заслуживает использование императива «Do not stop unless absolutely necessary». Если ПДД РФ лишь косвенно подразумевают безопасность через термин «уступить», то текст США называет опасные действия (остановку на полосе разгона), предотвращая типичные ошибки новичков. Так, российский текст регулирует результат маневра (кто кому уступил), а американский текст регулирует процесс его выполнения.

Важным аспектом различия дискурсивных стратегий является принадлежность России и США к разным типам культур по классификации Эдварда Холла. США традиционно относятся к культурам с низким контекстом, где коммуникация должна быть предельно эксплицитной. По словам ученого, «в культурах с низким контекстом основная часть информации содержится в явном

коде (высказывании)» [Hall 1976: 113]. Это объясняет стратегию Driver's Handbook, который не оставляет места для догадок, прописывая пошаговые алгоритмы действий.

Напротив, Россия демонстрирует признаки культуры с высоким контекстом. Согласно теории Холла, это такая коммуникация, в которой большая часть информации уже находится в самом человеке, «в то время как в явном, переданном сообщении содержится лишь её малая часть» [Hall 1976: 114]. Это находит прямое отражение в ПДД РФ: текст правил предельно лаконичен и абстрактен, так как он апеллирует к уже имеющемуся у водителя «багажу» знаний, опыту и логике. Российский код функционирует в расчете на то, что адресат способен самостоятельно достроить смысл из контекста дорожной ситуации.

Таким образом, детальность правил в американском руководстве – это не упрощение, а реализация культурной нормы прямолинейности. ПДД РФ же, сохраняя высокую степень абстракции, остаются верны высококонтекстной традиции, требующей от субъекта активной интеллектуальной работы по расшифровке юридического кода.

Сравнительное исследование дискурсивных стратегий в дорожной семиосфере России и США позволяет сделать ряд выводов о функционировании регулятивных текстов в этих лингвокультурах.

Во-первых, зафиксировано фундаментальное различие жанровой природы анализируемых текстов. ПДД РФ функционируют как юридический код, совмещающий функции закона и учебного пособия. В этой системе, по выражению Н.Д. Голева, наблюдается «насильственная юридикация естественного языка, где живая дорожная ситуация деформируется в угоду жесткой правовой детерминированности» [Голев 1999: 9]. Напротив, Driver's Handbook представляет собой гибридный текст-руководство, которое переводит абстрактные нормы закона на доступный язык практических алгоритмов. Как отмечал Ю.М. Лотман, этот текст выступает «границей» семиосферы, адаптирующей «чужой» язык власти для «своего» языка гражданина [Лотман 1996: 175].

Во-вторых, выявлены стратегии коммуникативного взаимодействия. Российский дорожный дискурс является институциональным и дистанцированным. Согласно классификации В.И. Карасика, он строится на трафаретности и «статусных масках», где безличный «водитель» выступает лишь объектом правового принуждения [Карасик 2000: 7]. Американский дискурс, напротив, стремится к сокращению дистанции через стратегию участия. Использование личного местоимения «You» и апелляция к безопасности превращают водителя в активного субъекта, принимающего осознанные решения.

В-третьих, анализ показал существенные различия в когнитивной нагрузке на адресата. Российская стратегия опирается на презумпцию «идеального исполнителя» и требует от водителя самостоятельного синтеза знаний и высокой способности к абстрактной интерпретации. Американская стратегия направлена на минимизацию когнитивных усилий через внедрение готовых шаблонов

поведения. Здесь реализуется «Максима Способа» Г. П. Грайса: текст избегает двусмысленности и непонятных выражений, возводя ясность в абсолют [Грайс 1985: 223].

В заключение следует отметить, что выявленная в ПДД РФ избыточная абстрактность и синтаксическая перегруженность могут выступать барьером для адекватного понимания норм начинающими водителями. Опыт США по созданию адаптивных регулятивных текстов, использующих алгоритмизацию и прямую адресованность, представляет интерес для совершенствования нашей проектирования дорожной семиосферы.

ЛИТЕРАТУРА

Голев Н. Д. Юридизация естественного языка как лингвистическая проблема // Юрислингвистика-1: проблемы и перспективы. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 1999. С. 8–40.

Грайс Г. П. Логика и речевое общение // Новое в зарубежной лингвистике. Вып. XVI: Лингвистическая прагматика. М.: Прогресс, 1985. С. 217–237.

Грушевицкая Т. Г. Основы межкультурной коммуникации: учебник для вузов / Т. Г. Грушевицкая В. Д. Попков, А. П. Садохин; под редакцией А. П. Садохина. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 352 с.

Карасик В. И. О типах дискурса // Языковая личность: институциональный и персональный дискурс: Сб. науч. тр. Волгоград: Перемена, 2000. С. 5–20.

Лотман Ю. М. Внутри мыслящих миров. М.: Языки русской культуры, 1996. 464 с.

Остин, Дж. Как совершать действия при помощи слов // Остин Дж. Избранное. М.: Идея-Пресс, Дом интеллектуальной книги, 1999. С. 13–135.

Правила дорожного движения с комментариями и иллюстрациями: автор комментариев И. Р. Русаков. 34-е изд. Москва, 2026. 80 с.

Серль Дж. Р. Классификация иллокутивных актов // Новое в зарубежной лингвистике. Вып. XVII: Теория речевых актов. М.: Прогресс, 1986. С. 170–194.

California Driver's Handbook / California Department of Motor Vehicles. Sacramento, CA: DMV, 2025. 92 p.

Hall E. T. Beyond Culture. New York: Anchor Books, 1976. 298 p.

Uniform Vehicle Code / National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances. Washington, DC: NCUTLO, 2000. URL: https://iamtraffic.org/wp-content/uploads/2013/01/UVC2000.pdf?utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 04.04.2026).